

**NOTICIAS SOBRE RIELES:
PINTORESCAS IMÁGENES
DEL GRAN FERROCARRIL
DE VENEZUELA EN EL COJO
ILUSTRADO 1892-1898**

■ **SÍNTESIS**

Obra de ingeniería admirable, la construcción y puesta en servicio del Gran Ferrocarril de Venezuela llevada a cabo, entre 1888 y 1893, fue descrita en *El Cojo Ilustrado*, revista quincenal caraqueña que circulara entre 1892 y 1915, tanto en sus aspectos más técnicos como en cuanto al disfrute estético que significaban las vistas que desde sus vagones tendrían los viajeros entre Caracas y Valencia. La literatura que acompañó el reporte gráfico en la publicación informaba el progreso que este camino de hierro brindaría y a la vez lo describía como romántico recorrido a través del paisaje tropical virgen, como una romántica arcadia llena de emociones y aventuras para la vista.

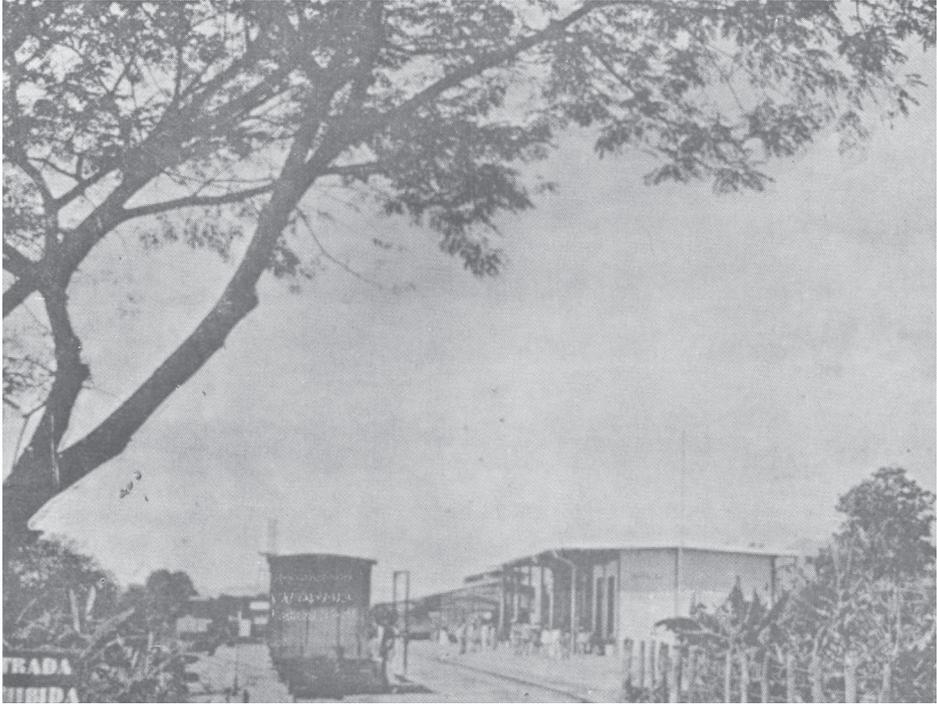
■ **ABSTRACT**

The construction and initial functioning, occurred between 1888 and 1893, of the *Gran Ferrocarril de Venezuela's* (Great Venezuelan Railroad), was described at *El Cojo Ilustrado*, biweekly magazine published between 1892 and 1915 in Caracas, not only in its more technicians aspects, but as the aesthetic joy on the views that would have the travellers from the wagons in the route between Caracas and Valencia. The Literature that joined the graphical report in the publication informed the progress that the railroad would offer and, simultaneously, it was described like a romantic route through the virgin tropical forest, like a romantic Arcadia full of emotions and adventures for the wiewer.

Palabras clave: Ferrocarriles en Venezuela; Técnica; Fotografía; Periodismo.

Key-words: Railroads in Venezuela; Technics; Photography; Journalism.

Recibido: 25 de febrero de 2007
Aceptado: 8 de Mayo de 2007



Gran Ferrocarril de Venezuela. Estación Maracay. El Cojo Ilustrado N° 88, 1895: 499 y 525.

No hay, entre nuestras vías férreas, una que como la alemana atraviese mayor extensión de territorio y ofrezca mayor variedad de vistas y paisajes. Ya es la serranía, hendida por el talud, que atestigua un esfuerzo de inteligencia y de osadía; ya los valles del Aragua, matizados por los cambiantes de sus verdes cañaverales; o las poéticas orillas del Tacarigua, que parece haber puesto murmullos en su oleaje para corresponder a las saluciones del progreso, que las envía a la azul y rizada superficie desde los silbatos de sus trenes. Y a la obra que produjo sin rivales esta naturaleza opulenta, cuadra bien la obra realizada por el hombre, el fruto del estudio, del trabajo y de la constancia; los convoyes trepando las montañas hasta la región de las brumas, salvando abismos por sobre los cuales cruje la estructura de los puentes elevadísimos, rompiendo la valla o perforando el antemural de la cordillera. Cuelgan de los repechos las oficinas, como caprichos de las campiñas helvéticas, o descansan sobre el suelo tendido de los valles, como esta de Maracay que representa el grabado, apostada como guía entre el laberinto de los samanes corpulentos que pagan vasallaje al de Güere secular.

1/ Con 179 kilómetros, el Gran Ferrocarril de Venezuela fue la vía férrea más larga construida en Venezuela. Con base en un proyecto en 1888 entre el gobierno venezolano y L.A.Müller, ingeniero civil comisionado por la ya prestigiosa firma Fried Krupp de Alemania, fue construido e inaugurado por tramos. El 15

de febrero de 1890 llegó el primer tren a Las Adjuntas, el 7 de junio de 1891 fue inaugurada la sección entre Caracas y Los Teques. Para este momento se encontraba avanzada la vía hasta Tejerías y concluido el viaducto de Guayabital, con 3 tramos de 15 metros cada uno. Estaban otros doce viaductos en construc-

ción, las pilas y vigas de hierro para otros diez habían llegado ya al país. El 8 de octubre de 1893 fue abierto el tráfico hasta El Consejo y el 28 de octubre de 1893 hasta La Victoria, para que el 30 de diciembre de 1893 la línea estuviera completamente tendida. La magnitud de la obra puede medirse en datos precisos:

Desde sus primeros números, aparecidos en 1892, la revista quincenal caraqueña *El Cojo Ilustrado* reportaba datos actualizados sobre el proceso de construcción y puesta en funcionamiento del ferrocarril que construía la Grosse Venezuela Eisenban Gesellschaft, de acuerdo a las modificaciones del trazado inicial, previsto en 1888 por el ingeniero L. A. Müller¹. La crónica sostenida de las magníficas obras de ingeniería que se adelantaban entre Caracas y Valencia, ambas comunicadas mediante meritorios caminos de hierro con sus puertos, permite observar como las mismas fueron destacadas por los editores de la revista decimonónica. En sus páginas se detallaron los aspectos técnicos más relevantes, exaltados en discurso positivista como grandes logros para el país. En contraste, con un valor tan notable como el de los logros constructivos, se destacaron los paisajes que se divisaban desde la vía en el sentido estético más romántico.

Las imágenes del camino de hierro, sus estaciones y las fabulosas obras civiles que lo hacían posible, fueron acompañadas con descripciones en la sección *Nuestras Grabados*. En el concepto editorial de la publicación, en esta sección se identificaba lo más destacado de las reproducciones de fotografías y grabados repartidas entre las páginas de la revista. El Gran Ferrocarril de Venezuela, las mejores vistas de ciudades venezolanas o los retratos de sus más destacados ciudadanos y hermosas damas, se codeaban con celebridades mundiales, lejanas ciudades extranjeras y famosas obras de arte, además de novelas por entregas, noticias venidas de todo el mundo, así como al final de muchos números habría partituras que interpretaría al piano más de una muchacha en el país.

Las notas sobre el “ferrocarril alemán” incluían datos precisos sobre el número de túneles, puentes y viaductos, su longitud, altura y hasta su peso: “Para concebir las proporciones colosales de esta vía, basta decir que en el trayecto de Caracas a La Tejería o sea 74 kilómetros, se cuentan 125 puentes de los cuales 47 son grandes viaductos, algunos de ellos de 90 metros de longitud, y 29 puentes grandes, que por todo dan 7.000 metros de obras de hierro!” (Álamo, 1892: 200). Continuaban los términos técnicos en 1893 en *El Cojo Ilustrado*, avanzada y en servicio buena parte de la vía, cuando también se valoraban los logros de su construcción: ... “en el trayecto de Caracas a Cagua hay 85 túneles y 125 puentes y viaductos de hierro. El Viaducto Agua Amarilla, cuya vista damos, es uno de los más grandes de la línea, tiene 47 m de altura, 90 m de largo y 5 aberturas. Cuéntanse en el trayecto 5 viaductos de las mismas condiciones de éste. La solidez, perfección y abundancia de las obras de arte acometidas y realizadas por esta empresa, son timbre de orgullo para muchos ingenieros, entre los cuales cábenos la satisfacción de contar a no pocos venezolanos” (*El Cojo Ilustrado* N° 36, 1893: 229).

Aún más precisa es, por ejemplo, la descripción que del viaducto La Honda se ofrecía un par de meses más tarde: ... “construido sobre la quebrada de igual nombre, que forma parte de la Quebrada de Las Mostazas. El viaducto ‘Honda’ se halla en el kilómetro 45500 (sic), poco antes de llegar a la Estación Las Mostazas, tiene 2 aberturas, una de 25 metros y otra de

obras de mampostería que alcanzaron 300.000 m³, 86 túneles con 5.200 metros de longitud en conjunto, 182 puentes y viaductos con un total de 5.550 toneladas de hierro en ellos. Todo ello llevado por un conjunto de 52 ingenieros venezolanos, alemanes y de otras nacionalidades (Arcila, 1961, Vol. 2: pp. 233-

235). Las estaciones serían: Palo Grande, Antímano, Las Adjuntas, Los Teques, el Encanto, Las Mostazas, La Begonia, Tejerías, Santo Domingo, Trapiche del Medio, El Consejo, La Victoria, San Mateo, Cagua, La Julia, Gonzalito, Maracay, La Cabrera, Mariara, San Joaquín, Guacara, Los Guayos y San Blas (Cordero, 1990: p.

130). Una buena reproducción del plano modificado de la línea inicial en 1891 puede consultarse en Arcila, 1961, Vol. 2: pp. 246-247.

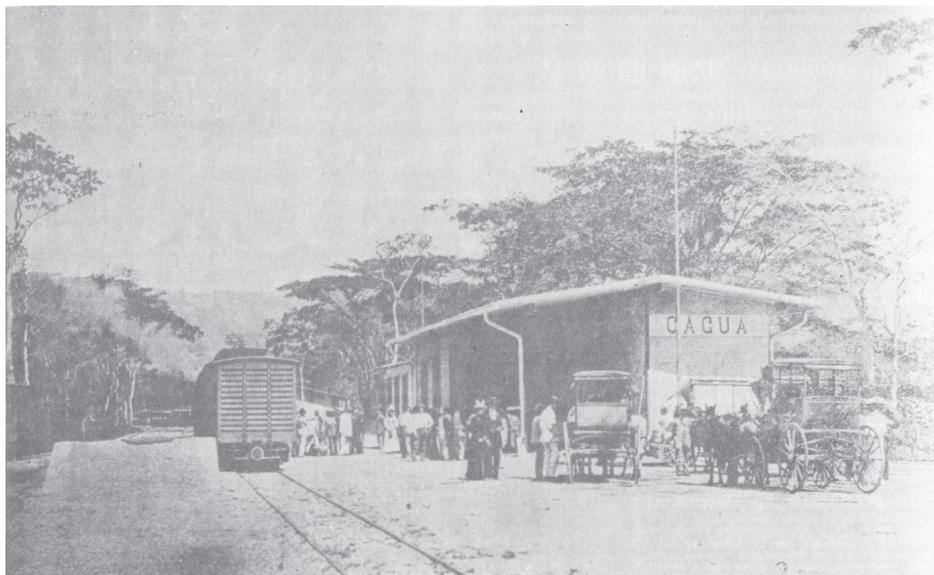
17,60 metros. Su mayor altura es de 3 y medio metros; el peso total de la construcción de hierro 59,000 kilos. Este viaducto aún tiene un carácter especial, pues une directamente las bocas de dos túneles de tal manera que saliendo de un túnel, el tren pasa directamente sobre el viaducto para entrar enseguida en el otro túnel" (*El Cojo Ilustrado* N° 38, 1893: 264).



La Honda 3. Gran Ferrocarril de Venezuela. (*El Cojo Ilustrado* N° 38, 1893: 259)

Estas descripciones, sin embargo, representaron un cambio notable ante un periodismo pseudo-literario que buscaba explicar el contenido de una enorme variedad de imágenes que reseñaban noticias locales e imágenes del país junto a exóticos parajes y pobladores de casi cualquier lugar del mundo a todo su público. Público que incluía a integrantes de los más nombrados hogares venezolanos, donde más de una señorita hojearía distraidamente *El Cojo Ilustrado* y tal vez luego viajaría en el ferrocarril alemán que la acercara más sofisticadamente a la hacienda familiar.

Así como se daban a conocer sus logros técnicos, también se incluían consideraciones sobre las ventajas económicas de la obra, tanto para Caracas y Valencia, las dos ciudades entre las cuales corrían los trenes, como para las poblaciones intermedias. En esos términos era descrita la estación de Cagua: ... "colocada en el número de las más importantes de la vía, en el kilómetro 109, a tres horas de distancia de la capital del estado Miranda. Como todas las estaciones de esta línea, es esta suficientemente capaz; de una instalación resistente, aspecto agradable, circundada por vistosos jardines. Puede decirse que es la llave del estado Apure: en ella se embarca todo el ganado que viene de las llanuras para ser transportado a Caracas y Valencia, así como los productos agrícolas de San Sebastián, San Juan y la Sierra" (*El Cojo Ilustrado* N° 98, 1896: 117).



Gran Ferrocarril de Venezuela. Estación de Cagua. (*El Cojo Ilustrado* N° 98, 1896: 108)

Pero descripciones del recorrido, como la vista desde El Calvario en Caracas, combinaron referencias del progreso económico que representaba la vía sobre sus territorios de influencia con románticas imágenes del paisaje tropical virgen, tal vez más cónsonas con el público lector y con el trabajo de los escritores que llenaban las páginas de la publicación: ...“testigo del progreso, pues de árida altura que antes era, ha convirtiéndose en bello jardín lleno de fresca verdura, gracias al agua que conducida por largo trayecto llegó a la cima de la colina para difundir la vida entre los hombres, animales y plantas; y que a su alrededor tienen principio y desarrollo las vías férreas que determinan el ensanche del comercio y de la prosperidad nacional” (*idem*).

Así, la idílica imagen de modernidad que significaba el paseo por el edén guzmancista de El Calvario tenía su otra mitad en los importantes logros para la economía del país que traía este logro de la técnica alemana.

Algunas de estas fotografías, en su mayoría obra de Eduardo Schüel y alguna de Federico Lessmann, ambos apellidos alemanes, como la empresa ferroviaria, formaban parte del registro de las obras del ferrocarril al gobierno nacional y a los inversores privados, que se convierten por arte de la literatura en una nueva forma de relato de excursionista. Modernidad que con su frecuencia quincenal aventajaba a los grabados publicados en los relatos de viajeros y diarios de naturalistas. Basta ver reportadas en estas páginas las excursiones fotográficas de Henri Avril y el Club Daguerre en 1898 para comprender en esta novedad de la prensa del siglo XIX venezolano la indagación de la naturaleza como objeto de fotografía artística. Basta ver las descripciones de los monumentos en el Cementerio del Sur de Caracas para comprender la intención romántica por parte de los editores de *El Cojo Ilustrado* de sublimar el espíritu de los lectores mediante la descripción de las reproducciones fotográficas que publicaban².

La línea de hierro que serpenteaba atravesando el paisaje era el elemento moderno que al irrumpir en este panorama lo configuraba como espectáculo. Los ingenieros que lo hicieron posible, esos “obreros del progreso” como los bautizara Francisco Álamo entre las páginas de la revista en 1892, se adentrarían en aquellos parajes de la misma manera que lo hicieron los naturalistas alemanes que recorrieron territorio venezolano desde los tiempos de Alexander von Humboldt, encontrando el encanto en aquel paisaje que enmarcaba los espléndidos logros de su ciencia.

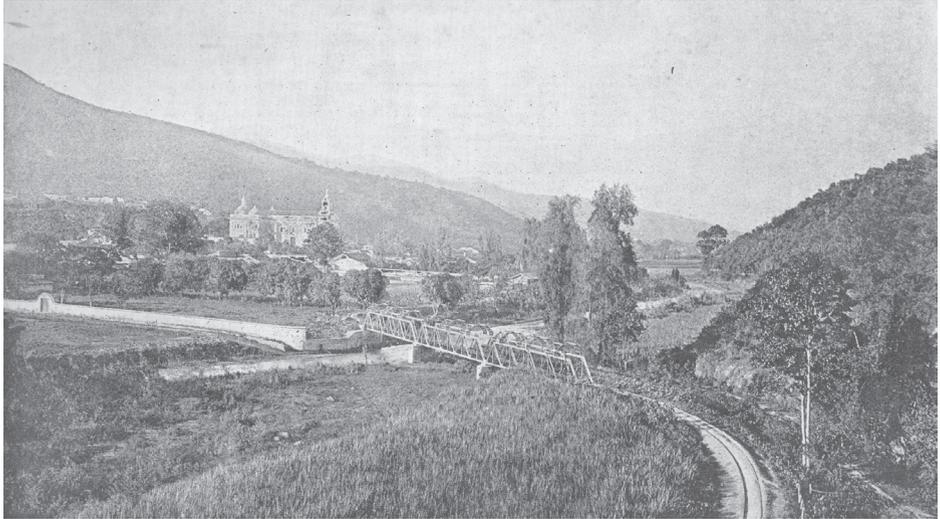
Entre el número exacto de puentes, viaductos, túneles y estaciones se filtraría un romanticismo de muy legítimo origen alemán, tanto como las piezas que configuraron las armaduras de acero sobre las cuales se desplazaba el tren traqueteando sobre sus rieles. Romanticismo que se extendía a otros lugares que se veían cercanos a lo largo de la ruta: “Entre la capital y la simpática estación veraniega de Antifano, se encuentra, a breves minutos de marcha en ferrocarril, la rica plantación de caña, denominada ‘Caricuao’ por el sitio en que está ubicada. Manifiéstase vigorosa la naturaleza de este pedazo de

2/ “Debe ser el ángel que baja a posarse sobre las tumbas que se llaman ignoradas; sobre las tumbas que nadie cubre de flores ni riega con lágrimas, bien porque aquellos que debieran ya no existen, bien por lo que es peor, existen pero olvidan. Para aquellos que duermen olvidados debajo de la loza sepulcral es la corona

de inmortales que el ángel trae. El laurel es para los héroes de la virtud que realiza sus triunfos en la sombra y duerme sin gloria en el olvido. Ese ángel representa la piedad de las almas buenas que ruegan por todos los difuntos y bendicen a todos los mártires” (*El Cojo Ilustrado* N° 25, 1893: 19).

tierra que fecunda el Guaire; y al embellecimiento de la finca concurren jardines que cercan las oficinas y la morada del propietario" (*El Cojo Ilustrado* N° 154, 1898: 388).

Efectivamente, la vista de la hacienda desde el tren era la de una plantación, cuya imagen salpicaban las construcciones que mencionaba la nota, pero la imagen del cercano pueblo de Antímano dejaba ver, con la iglesia al fondo, el camino de hierro con uno de sus puentes en primer plano. El paisaje cercano a Caracas fundía la imagen de las antiguas siembras con el moderno medio de locomoción que las surcaba.



Entrada al pueblo de Antímano. (*El Cojo Ilustrado* N° 109, 1896: 521)

Ya la reseña de la inauguración de la vía, referida al "adelanto centenario" ocurrido aquel día, detallaba las múltiples posibilidades de disfrute estético del viaje, donde destacaba el recorrido entre Caracas y Valencia, con regreso por mar gracias a los caminos de hierro entre las ciudades y sus puertos: "Un viaje de tres días con inmensas perspectivas saludables. Llanos y montes, potreros extensos, cafetales y sembrados soberbios, ciudades y caseríos distintos, la vista y el placer del mar . . . Nombres para todos los nombres, impresiones para cada impresión: Boquerón, El Cable, El Corozal, los grandes túneles de la Guaira, el Viaducto de Maiquetía sobrepujado por los infinitos y aéreos del ferrocarril alemán, el Tuy, el Lago, cimas y abismos, la naturaleza tropical dominada por la ciencia y el hombre" (*El Cojo Ilustrado* N° 52, 1894: 72).



Puente sobre el estrecho Menai, Gales. Thomas Telford, 1819-1826 (Roisecco, 1972: 92)

La postura estética de estas imágenes literarias podría encontrar un paralelo en aquellos grabados que daban cuenta de los puentes de hierro que los ingenieros británicos construían en tiempos del romanticismo europeo. Arcos o estructuras colgantes con cadenas de fundición, que apenas cercaban los cien metros, antes imposibles de imaginar, se incorporaban a paisajes en que participaban botes, mares pacíficos o agitados y paseantes o pescadores en su orilla. La técnica era el instrumento racional que hacía héroes a los ingenieros y constructores del siglo XIX, al vencer con su ciencia grandes obstáculos al progreso de la Humanidad.

Más de cien años antes a la construcción del Gran Ferrocarril de Venezuela y en lejanos escenarios a los descritos por la revista caraqueña, el arquitecto Étienne-Louis Boullée, piedra angular para el desarrollo del neoclasicismo en Europa, se referiría a la sublimación del alma mediante los espectáculos naturales: “La imagen de lo grande tiene un tal imperio sobre nuestros sentidos, que aún suponiéndola horrible excita siempre en nosotros un sentimiento de admiración ¡Un volcán vomitando lava y muerte es una imagen horriblemente bella!” (Boullée, 1783: 76).

Las visiones arquitectónicas de Boullée eran parientes del espectáculo de la naturaleza que unos años antes, en 1758, descubrió el editor Julien David Leroy en sus *Ruins of the most beautiful monuments in Greece*: “Todos los grandes espectáculos se imponen a los hombres: la inmensidad del cielo, la vasta extensión de la tierra o del mar, que redescubrimos desde la cima de las montañas o desde el medio del océano, parecen elevar nuestra alma y agrandar nuestras ideas. Las más grandes de nuestras obras producen también sobre nosotros impresiones de la misma naturaleza” (Leroy en Szambien, 1986: 241).

Así, la idea de lo sublime vinculada a lo pintoresco, uno de los valores estéticos de mayor influencia en la arquitectura a principios del siglo XIX, podía incluir ante el humo de un mítico volcán, una fantástica fortaleza con la ciudad que peligraba a sus pies, tal como Francisco de Paula Álamo describía alguno de los impresionantes pasos por este camino de hierro venezolano: “Al pasar por los desfiladeros de Sebastopol, que hace época en los trabajos del Gran Ferrocarril, sorprende la colosal magnitud de las rocas que se avanzan sobre el abismo como queriendo aplastar el tren, y cuando salimos de este laberinto se respira con más satisfacción y como si hubiéramos escapado de un peligro” (Álamo, 1892: 200).

Esencialmente, la afición de los ingleses por la pintura de paisajes era una tendencia basada en referencias literarias como las de Plinio el joven, quien había descrito los alrededores de su villa en Tuscum diciendo que “podría pensarse que no es un paisaje sino una pintura, realizada con exquisita belleza” (Collins, 1965: 46). La posibilidad estética se vinculó mucho más directamente al trabajo de los pintores, como Claude Gellée o Nicolas Poussin, quienes intentaban recrear las escenas de la literatura clásica que ocurrían en estos paisajes. Se basarían en los esbozados por Homero o por Teucrito, el que Virgilio formuló en la Arcadia y el Valle del Tempe, paradigma de los escritores neoclásicos y románticos: ... “sobrenatural y maravilloso, y en las llanuras fértiles e idílicamente placenteras, con arroyuelos que serpentean entre prados y arboledas, todo ello rodeado por un bosque virgen de coníferas (la ‘*selva selvaggia ed aspra e forte*’ de Dante)” (Honour, 1968: 190).

Quatremère de Quincy, en *L'Encyclopédie Méthodique* de 1825, describe cuatro géneros de jardines: una primera especie, que incluye lo agradable, lo riante y lo alegre; la segunda estaría referida a lo serio o lo melancólico; y mientras la cuarta se refería a lo sublime y lo más majestuoso, la tercera incluía lo romanesque, “casi enteramente obra de la naturaleza” (Szambien, 1986: 251).

De ese tipo eran los paisajes más cercanos divisados por los viajeros a bordo del Gran Ferrocarril de Venezuela, como la colina de El Calvario en Caracas, parque con el depósito para el acueducto de la ciudad, así como el de Antímano, en que asomaban las oficinas de la hacienda Caricuao. Pero al ser natural y virgen, el paisaje más lejano que disfrutarían los viajeros sería parte de esa tercera categoría, y en la literatura que las acompañaba en *El Cojo Ilustrado*, incluso tal vez más

cercano a lo sublime y lo majestuoso de la cuarta: ...“en la hoya hidrográfica del Tuy sorprende agradablemente el cambio del paisaje, que abarca considerable extensión donde alternan altas y lejanas cordilleras teñidas de azul, colinas que se suceden en interminables grupos cubiertos de exuberante vegetación, valles profundos surcados por torrentes que van a pagar el tributo de sus aguas al turbio Guayas que vemos correr a nuestros pies precipitado de las altas montañas donde tiene su origen, para perderse a nuestra vista por el intrincable laberinto de su caprichoso curso” (Álamo, 1892: 200).

El logro de esa estética paisajista, ligada a la irregularidad, a la complejidad, al tejido de escenas pintorescas y a la variedad de impresiones había tenido sus logros más notables en los jardines ingleses del siglo XVIII, en cuyo recorrido ocurrían variaciones de perspectiva, cambios secuenciales de la escena según se iba caminando. Pasajes épicos y poemas acompañaban a los paseantes de algunos de ellos, para hacerles ver y sentir exactamente lo previsto por parte de sus diseñadores. No menos que lo esperado por los redactores del *El Cojo Ilustrado* en Caracas un siglo más tarde con la descripción de los paisajes divisados desde los vagones del Gran Ferrocarril de Venezuela.

El avance casi universal de estas ideas había ocurrido gracias a las descripciones de los escenarios en que se desarrollaban las novelas románticas, aquellas a las que seguramente serían afectos los lectores de la conocida revista venezolana. Así, la ruta que se iba abriendo entre Caracas y Valencia era mostrada en sus páginas como un paseo, para que fuera comprendido como el recorrido de un jardín, con una dimensión temporal que se da a conocer como un principio estructurador y ordenador (Enge y Schröer, 1992).

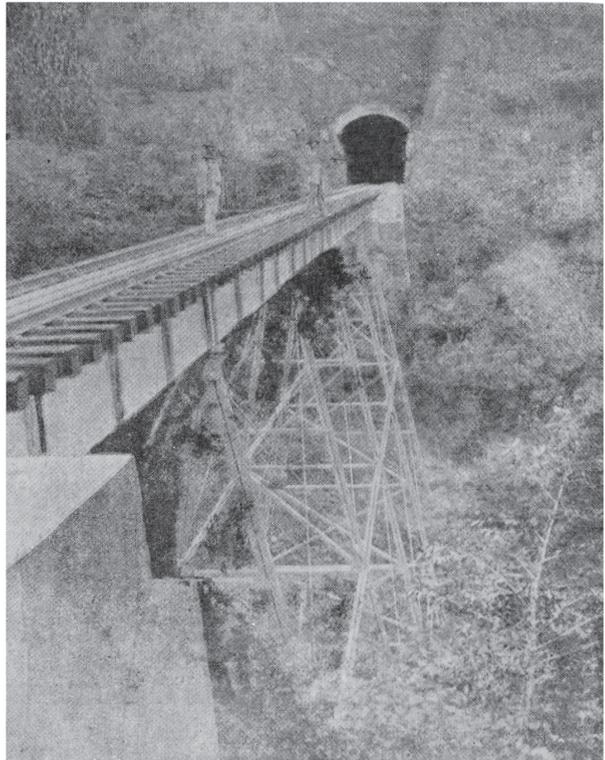
Gran Ferrocarril de Venezuela. Viaducto Agua Amarilla. Kilómetro 48 (El Cojo Ilustrado N° 36, 1893: 227)



La vía férrea se presentaba, así como experiencia de una Arcadia tropical en la que puentes, túneles y taludes a través de las montañas eran el equivalente a la réplica de templos, ruinas o kioscos. Desde ellos se observarían distintos puntos de vista, una secuencia de lugares pintorescos que también incluía las estaciones y su reforestación inmediata para la construcción de parques a su alrededor: "Desde la casa estación situada en el kilómetro 35, cerca de una quebrada llamada El Encanto, dominan la vista los profundos torrentes que van a morir en el valle de Guayas, los lejanos cerros de la cordillera del Tuy envueltos en la bruma y parte de la carretera hasta Los Colorados" (Álamo, 1892: 200).

Este camino de hierro, divagante y abundante en curvas, como los famosos jardines ingleses de los palacios de Blenheim, Stowe o Stourhead (Enge y Schröer 1992), significaba cambios de perspectiva para la observación de la naturaleza virgen, involuntarios cuadros de paisajes exóticos, imposibles de imaginar por pintor europeo alguno, sólo contemplados por aquellos ingenieros que cual aventureros fueron capaces de adentrarse en sus verdes entrañas para sembrar los viaductos que lo hacían posible.

La serpentina, matemática y racionalmente construida, cruzaba la naturaleza sin que sus observadores, viajeros o lectores conocieran los complejos pormenores de la técnica que generaba cada vista: "Ninguna de las obras del mismo linaje que poseemos puede ostentar número tan crecido de vistas así pintorescas como grandiosas, y día de verdadero encanto es aquel en que podemos admirar en los fastuosos trenes de la compañía de paisajes sin rival que presentan nuestras montañas y nuestra vegetación tropical" (*El Cojo Ilustrado* N° 37, 1893: 235).



Gran Ferrocarril de Venezuela.
Túnel de San Antonio
(*El Cojo Ilustrado* N° 139, 1897:
753)

Disfrute complejo seguramente para los viajeros el del suspenso cruzar con el alma en vilo magníficos viaductos de sorprendente altura, contruidos entre el oscuro paso de dos túneles. Angustioso goce del trayecto en la aparente fragilidad de un metro noventa de ancho sobre el profundo cauce de la quebrada hundida entre la penumbra de espesa vegetación. De ahí que la sosegada vista de la estación en Los Guayos fuera descanso para la vista “del espectáculo fatigante de la hondonada y el repecho abrupto” (*El Cojo Ilustrado* N° 93, 1895: 707). Contrastante sublimación del alma romántica que, a un tiempo, se deleitaba con el paisaje y se exaltaba suspendida en los vacíos del trayecto, entre el placer de la vista y el saber del abismo bajo la armadura de acero europeo.

Entre los recursos que los arquitectos europeos desde finales del siglo XVIII disponían para lograr escenarios pintorescos que evocaran sentimientos similares a los de las sombras del atardecer, incluso los que provocara alguna fantástica imagen grabada por Gianbattista Piranesi, estaban las paredes desmoronadas y ruinosas, llegadas a convertirse en objetos sublimes y oscuros. Fieles a ese romanticismo decimonónico, las ruinas de los viaductos y túneles tienen hoy un íntimo valor paisajista sólo comparable al conflicto atormentado en que lo pintoresco ve al individuo integrado al ambiente natural, mientras la poética de lo sublime al individuo angustiado y aterrorizado por la soledad. Son la materialización de las contradicciones del hombre moderno frente al medio que lo rodea, de aquel público moderno que subía al Gran Ferrocarril de Venezuela como medio de transporte pero que era mostrado como destino en si mismo entre las páginas de *El Cojo Ilustrado*.

Tal vez los editores de la revista encontrarían sublime las imágenes que retratan el fin del antiguo ferrocarril, cuyas magníficas obras civiles son restos apenas identificables, olvidados y abandonados entre la espesa vegetación. La poética de las ruinas que la arqueología decimonónica apenas descubriría en los tiempos de Leroy, encuentra equivalencia en estos templos de la técnica europea edificados en territorio latinoamericano. Es una rústica realidad que supera mucho más de lo pensado por cualquiera de aquellos arquitectos —antes pintores, según la recomendación de Claude-Nicolas Ledoux— que ideaban el situar de los edificios entre cascadas y rocas artificialmente colocadas para constituirlos como parte del carácter del lugar. En el presente, sólo la imagen musical que también la revista publicara podría romper el silencio de las estructuras abandonadas o saqueadas para recordar la aceleración gradual del tren que se adentraba en ese inmenso jardín³.

3/ La introducción al vals es una metáfora a la aceleración del tren en su arranque, con la inclusión del silbato en una elemental referencia que precede a la sencilla pieza (Magdaleno, 1894: 181).



Las ruinas de un túnel y los restos de una de las torres de un viaducto del Gran Ferrocarril de Venezuela
(Mónica Silva, c. Las Adjuntas, octubre 2003)

BIBLIOGRAFÍA

ÁLAMO, Francisco de Paula

1892

El Cojo Ilustrado N° 13. "El Gran Ferrocarril de Venezuela", 13 julio 1892. Caracas.

ARCILA FARÍAS, Eduardo

1961

Historia de la ingeniería en Venezuela. Colegio de Ingenieros de Venezuela. Caracas.

BOULLÉE, Étienne-Louis

1783

Ensayo sobre el arte. Gustavo Gili, Barcelona, edición 1985.

COLLINS, Peter

1965

Los ideales de la arquitectura moderna: su evolución 1750-1950. Gustavo Gili, Barcelona, edición 1998.

CORDERO VELÁZQUEZ, Luis

1990

La Venezuela del viejo ferrocarril. Presidencia de la República. Caracas,

El Cojo Ilustrado N° 25

1893

"El ángel de las tumbas", 1 enero 1893: 9 y 19. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 36

1893

"Gran Ferrocarril de Venezuela. Viaducto Agua Amarilla. Kilómetro 48", 15 junio 1893: 227 y 229. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 37

1893

"Estación de Las Mostazas. Gran Ferrocarril de Venezuela", 1 julio 1893: 235 y 236. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 38

1893

"La Honda 3. Gran Ferrocarril de Venezuela", 15 julio 1893: 259 y 264. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 52

1894

Nota editorial, 15 febrero 1894: 72-73. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 88

1895

"Gran Ferrocarril de Venezuela. Estación Maracay", 15 de agosto de 1895: 499 y 525. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 98

1896

"Gran Ferrocarril de Venezuela. Estación de Cagua", 15 enero 1896: 108 y 117. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 93

1895

"Gran Ferrocarril. Estación de Los Guayos", 1 noviembre 1895: 681 y 707. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 109

1896

Entrada al pueblo de Antimano. 1 julio 1896: 521 y 541. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 139

1897

"Gran Ferrocarril de Venezuela. Túnel de San Antonio", 1 octubre 1897: 753 y 766. Caracas.

El Cojo Ilustrado N° 154

1898

"Hacienda Caricuao", 15 mayo 1898: 369 y 388. Caracas.

ENGE, T.O. y SCHRÖER, C.F.

1992

Arquitectura de jardines en Europa 1450-1800: desde los jardines de las villas del Renacimiento italiano hasta los jardines ingleses. Taschen. Colonia.

HONOUR, Hugh

1968

Neoclasicismo. Xarait, Madrid, edición 1982.

MAGDALENO, Francisco de Paula

1894

"De Caracas a Valencia: vals dedicado a la Empresa del Gran Ferrocarril de Venezuela". *El Cojo Ilustrado* N° 57, 1 mayo 1894: 181-182. Caracas.

ROISECCO, Giulio

1972

L'architettura del ferro: L'Inghilterra, 1688-1914. Bulzone Editore. Roma.

SZAMBIEN, Werner

1986

Simetría, gusto, carácter: teoría y terminología de la arquitectura en la época clásica 1550-1800. Akal. Madrid.